

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
山県市公共交通会議 (リーダー)	<p>◆計画の内容が 1 枚の記載であり、次のステップへのアドバイスができない。数値も達成したらいいではなく、どうしたら市民に分かってもらえるかを考えてほしい。</p>	<p>◆岐北線は、岐北病院以北は山県市のコミバスで、全くの別系統で運賃体系も変わると認識しており、系統は違うが直通でいいのではないか。</p> <p>◆岐北病院～高富の二重運賃はなぜ改善されないのか。100 円のゾーン制になっており、岐阜駅まで直通しているのは良いと思うが、二重運賃が改善されていないのは問題。</p> <p>→バスターミナル整備に合わせて調整したい。H31 末のターミナル整備に合わせ、岐阜駅までワンコインに抑えよというトップの指示がある。現在、岐阜バスと調整中</p> <p>◆バスターミナルができる段階で網計画を改定して二重運賃や岐阜駅までの運賃の問題などを整理した方がよかったのではないか。岐阜駅から 500 円打ち切りというのは、計画に書かないと意味がないのではないか。</p> <p>→市長の思いで収支状況についての計算ができていないので現時点では計画に書いていない。可能だという判断になれば計画に記載する。</p> <p>◆乾線は岩佐の乗り継ぎでいいのか？タクシーが高富から配車されるのであれば、利用も少ないことであり、高富まで行く方が利便性が高い。むしろバスターミナルまで行くことで乗れるバスの本数も増えるので、利便性が高くなるのではないか。</p> <p>→ご指摘の通り。岩佐に待合スペースなどの設置も考えたが、無理だった。計画ではターミナルまで直通することを考えている。岐北病院まで行ってほしいという話もあるが、市民間の公平性の観点もあって無理だと断っている。</p> <p>◆ターミナルからはバスが多いので乗り換えればいいのはよいが、乗り継ぎを無料にするなどの対応は必要ではないか。</p>	<p>◆乾線は路線再編しても人数が変わらず経費が上がっている。乾線の改善を行うのか→乾線は、定時定路線からタクシーに変えた。これにより自宅前までのサービスとする予定であったが、今年は雪が深く路線と同じような運行になってしまった。今後は細かい運行とすることで利用を増やしたい。</p>	<p>◆地域間幹線系統補助を受けている岐北線と板取線については、生産性向上の取り組みが必要。均一運賃のため、収支率が補助基準に達していないことから、補助制度の変化によっては補助減の可能性もある。運賃について検討して欲しい。</p> <p>◆岐北線は岐阜駅から直通しているが、系統分断で補助を認めているのはどういう理屈か？要綱上は認められるかもしれないが、分断せずに直通での申請であれば競合カットや輸送量が上がるということがある。テクニカルにこうしていると思うが、県のバス対協としてこれで良いかということ議論されたい。</p> <p>→(岐阜県) 特に理屈はない。前例を踏襲している。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
岐阜市総合交通協議会（リーダー・再編計画推進）	<p>◆岐阜市中心の3市3町のネットワークどう作っていくかということが問題。地域のビジョンづくりを話し合うのは良いが、そこに事業者は入るのか？事業者の事情に左右されるのではないか。</p> <p>→事業者は入らないが、改善するために、広域の公共交通会議である連携促進会議を設置している。</p>	<p>◆コミバスには収支率などの基準があるので1時間に1本程度しか走らせられない。一方で、幹線はかなり本数がある。これによって人口カバーもされる一方で、立地誘導のインセンティブもあるのではないと思うが、一方で、幹線ほどの程度の本数を担保すべきかという部分が不明確。例えば山県市への路線を考えると、三田洞にトランジットセンターを作って、さらに山県にもターミナルがあるとすれば、三田洞まで8本、山県までは4本などという形ができるのではないか。そういうビジョンが必要。</p> <p>→幹線のサービス水準の議論はやろうと考えている。昼間時10本/時くらいはほしいと考えているが、収支率ではなく運転手に左右されるのが現状。輸送効率の高いシステムとせざるを得ないので、トランジットセンターはセットになる。時刻表を見ないで乗れる幹線のサービス水準を示していくべき段階であると思っている。</p> <p>◆ある程度の本数を出しても収支が黒になるレベルまで立地を集約しないといけない。そうすると回るようになる。立地は10～20年かかるが、目指すのはそこではないか。</p> <p>→数年先のバス事業と30～40年先の立地適正化の話をすり合わせるのがこれからの課題。</p> <p>◆中心市街地をどう考えるかも明確ではない。岐阜駅をスルーする路線であることが重要。岐阜駅で切ると南から中心市街地に行けなくなる。メディアコスモスにどのくらいバスで来るのかという値も見せてもらえるとよい。</p> <p>→駅で切るということは中心市街地活性化上問題と思っているので、駅を通過して市役所まで直通するという形にしようと考えている。</p>	<p>◆効率的な路線再編、コミバスとの役割分担とあるが、コミバスのことが資料上よくわからない。各地区におけるコミバスの問題はないのか。どのような改善策を考えているか。</p> <p>→地域にコミバスの運行をゆだねている。地元ですべて検討してもらっている。問題もあるが、各地区で解決してもらおう形となっている。市としては廃止基準を設けており、課題については助言をするという形になっている。</p>	<p>◆立地適正化計画との連携による再編実施計画・網形成計画ということをよく聞かすが、岐阜市としてはメディアコスモスを中心とする旧市街地への集約を志向するのか、岐阜駅から名古屋に向かう流れを重視するのか。</p> <p>→中心市街地・ネットワークについては、駅をハブとして8幹線を中心にした利便性を上げたい。中心市街地の活性化をしたいので、駅～メディアコスモス間の利便性向上を行いたい。</p> <p>◆立地適正化計画に基づく居住誘導を行うとのことだが、一方で、網形成計画ではバスの人口カバー率を上げると言っており、矛盾しないか。例えば、人口カバー率について、フルサービスのカバー率と低サービスのカバー率と分けないといけないのでは？</p> <p>→運転手不足が厳しくなるので、支線がすべて維持できるとは考えていない。立地適正化と連動してカバー率を高めたい。</p> <p>◆関市、山県市、本巣市などへ直通しているバスについて、運転手不足が発生している中での利害調整をどう考えているのか？</p> <p>→広域との調整について、トランジットセンターで幹線・支線を切り分けることが、通勤通学は良いが、バリアフリーの観点で問題がある。今後、議論していきたい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
羽島市地域公共交通協議会 (フイーター・計画推進)	<p>◆公共交通会議で自己評価を実施とあるが、市民には PR しているか？ →タウンミーティングという場で報告したり、出前講座ということで団体からの要望に応じてバスの状況について PR する場を 10 月以降積極的にやっている。その場で市民とのコミュニケーションを図っていきたいと思っている。</p> <p>◆運賃改定の結果、収支改善したからいいとあるが、市民はどう思っているのか？ →従来 65 歳以上無料というものを、全員 100 円にした。有償化への反応は当初大きかったが、高齢者向け定期券を設定してカバーしている。タウンミーティングでの反応は、参加者の多くがバスに乗っていない人なので、そういう人たちは 100 円の受益者負担に賛同している。一方で、利用者からは不満の声が多い。</p> <p>◆タウンミーティングでメッセージを出すのは大切だが、そこから何が得られたを整理しないといけない。</p>	<p>◆南部線はこのままでは続かないと思うが、今後も継続予定か？海津に行くバスなどと合わせて再編した方がいいのではないか？ →南部線は名鉄の廃止代替がもとであるため、維持は必要と思いつつも、海津市などとの連携はできていない。</p> <p>◆名鉄の廃止から 13 年もたっている。大須で止まることがよいのかということは鉄道時代から言われている。海津に行くのいいのかも検証が必要。公共施設巡回バスの手直しではなく、地域間幹線ではなくても、どうやって地域をつないでいくかということが重要ではないか。 →南部線は、市南部の人からするとあって当たり前という風になっている。考えていきたい。</p> <p>◆無償を 100 円にすると、いやだという声が多くなるが、一方で払った方が乗りやすいという声も多い。無料で乗っている人は用もなく乗っている可能性もあるので、どういう人に利用してもらいたいかを考えるべき。</p>	<p>◆コミバス全体の収支率と利用者数が減っている。対応方針にある市民病院への乗り入れをすれば解決しそうなのか、それ以外にも課題があるのか？ →市民病院の乗り入れでは達成は困難。ただ、車両の小型化により市民病院乗り入れ可能となったことで利用が倍に増えている路線もあるので、目標に近づける努力をしていきたい。</p>	<p>◆岐阜羽島駅には、羽島市のバスだけ上屋があって、名阪近鉄バスにはない。本数がありすぎるので、共用できないか。 →網形成計画の中でもバスロータリーが分かれているのは課題と感じている。公共交通会議でも事業者からの意見があるので今後検討したい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>輪之内町地域公共交通会議 (リーダー)</p>	<p>◆周辺市町と連携もしており良い。 ◆乗り合い率が高くなった理由は？どこもデマンドで乗り合い率が低いことを悩んでいるので、共有していただきたい。 →オペレーターが臨機応変な対応をしている結果となっている。</p>	<p>◆全体には上向きで良いと思う。外来の人はデマンドのことはわからないので、ホームページの記載などをきちんとしておくべき。今後はITで解決していくと思うが、よその市町のバスも入っていることを考えると施策として挙げておくべき。 ◆回数券・定期券も輪之内・海津で取り扱いが同じものや違うものがたくさんあって複雑なので、修正すべきではないか。 ◆輪之内線が増加しているが、中身を把握しているか？ →朝夕は通勤・通学が増えている。昼間時は大垣市民病院まではデマンドバスがいかなないので、デマンドバスに乗り継いで病院に行く人がいる。 ◆名阪近鉄バスは大垣市民病院に行き、それに結節したので、大垣に行けるようになった。こうした取り組みこそが網形成であり、評価できる。 ◆(配車の乗り合い率向上の理由がオペレーターの対応であることを受けて) 配車はAIになっていくと思っていたが、AIの学習に参考になることをやっている。ただし、個人芸である可能性もあるので、ノウハウをどうやって蓄積するかも大事。</p>	<p>◆輪之内羽島線が目標未達成である理由として、定期利用者の減少とあり、課題だと思うのだが、一方で課題には小学生の利用が書かれている。どういうことか。 →羽島市に行く利用者が少ない。目標達成に向けてPRチラシの配布などをしたい。</p>	<p>◆岐阜羽島駅から海津に行く海津市のコミバス(停留所がない)など、重複や非効率が生じないように関係市町で検討をお願いしたい。 →各市町の公共交通会議には出席しており、隣接市町とは連携している。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
飛騨市公共交通会議 (リーダー・再編計画推進)	<ul style="list-style-type: none"> ◆再編実施計画を見直したいというところとリンクしていると思うが、収支率に対する考察をしないと、評価していただいた後、課題に至るまでにどうしているかを考えて何をしたいと思っているのかがわかりにくい。皆さんに分かるように説明してほしい。これでは住民は理解できない。評価会議のための資料を作っているのではなく、市民に説明するために資料を作してほしい。 ◆一つ一つの路線だけでなく、全体としてどうするかというのが大切。利用が少ないからデマンドにするというのではなく、住民の皆さんからこれがいいという話が合っただけでデマンドでなければならない。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆神岡猪谷線は旧神岡鉄道の代替だが、輸送量が3くらいしかなく、富山への流動が喚起されていない。ただし、JRとの接続や富山での新幹線との乗り継ぎについては改善に取り組んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆目標値が異様に高く、実績値との乖離が大きい路線が多い理由は？ →計画を立てた時に飛騨市全体を回るふれあい号があり、そのときの目標値が存置されているので乖離が生じている。 →(B) 飛騨市の再編は、今までは変えただけでなく、有償化や安くした路線もあり、目標値の設定が困難であった。再編実施計画では目標値を変えられないので大きな乖離が生じたままとなっている。 ◆稲越線は実績的にも減少して目標も大幅未達で大きな課題の路線ということだが、手が加えられない一方で、ふるかわ循環乗合タクシーは見直しをする。優先度の付け方が逆ではないか。他の路線についても、収支率が未達の路線について考察があまりない。収支率が下がっている要因把握をしているか？ →稲越線については率が下がっている。課題だとは思っている。他の路線についても、考察まではできていない。 →(B) ふるかわ循環は駅から2km以内のもので当初から乗らないと思っていたが、総括しないと直せないということでそのままになっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆再編実施計画で計画が変更できないという制度上の課題はあるが、中部様式の記載では、どういった変更要望があって、どう変更したいかが整理されていないので把握できない。具体的には、当初の見込みを、住民の意見などを踏まえて、こう変更したいというような整理がほしい。 →ストーリー性をもって整理していきたい。 ◆神岡高山線が評価から外されているが、自分のところで運営している路線と事業者路線を区別せず、市営バス・濃飛バスとも評価していただきたい。 →事業者路線についても補助を行っている。評価について検討したい。 ◆変更したいというのは結構だが、毎年変更があると利用促進などができなくなる。変更の元となる要望をした人が実際に使っているかチェックする必要があるのではないか。 →十分に対応できていない。 ◆ふるかわ循環乗合タクシーと稲越線は性質が違うものでは。古川は駅周辺で徒歩、自転車でも対応できそうだが、稲越線は移動できない地区が出る。維持しなければならない系統と、なくなってもよい系統という区別をしての対応ではないか。 →おっしゃる通りで、稲越線は人口の少ない地区で、診療目的での利用があり、利用率は低くても維持する必要性は高い。ふるかわ循環は人口が多く、他の交通手段もあるので、見直しができる。

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>下呂市 (下呂市地域公共交通会議) (計画策定)</p>		<p>◆下呂市は公共交通で何をしたいのか？事業者が撤退されたくないというのは手段ではないか。 →下呂市としては必要な方に必要なサービスを提供していきたいと考えている。</p> <p>◆げろバス下呂やげろバス萩原は変更されていないが課題はないのか？コミバスの利用が減ってしまって、運転手がやる気を失ってやめてしまうということがある。そのリソースを湯屋や馬瀬に入れるということもあり得る。</p> <p>◆計画策定を延ばすのはいいが、意味のある延長をしてほしい。</p>	<p>◆策定中の計画のポイントは何かを教えてほしい。 →事業者の撤退が懸念。それを避けるために市役所・事業者・地域一体となって積み上げるというのがポイント。</p> <p>◆調査で課題の整理まではできていないということか？ →課題と問題点までは整理して、それを解決するための地域にあった施策をこれから検討していく。</p>	<p>◆白川町で営業所撤退となるくらい事業者はドライバー不足と聞いている。協調関係を築いておかないとリニア開業までバスが持たないということにもなりかねない。</p> <p>◆湯屋線、加子母線も危機的な状況である。国庫補助がもらえなくなると市町村が丸抱えするか、事業者が撤退するかのどちらかしかない。</p> <p>◆計画を1年間延期するのは良いが、その間に路線がなくなってしまうかもしれないので、緑ナンバーがむりなら白ナンバーでの対応も含めて考えておいていただきたい。</p> <p>→今年度、事業者との調整も例年以上にやっており、湯屋線・加子母線の撤退の話も出てきている。事業者が利用増の取り組みをやって当たり前と思っているが、むりをお願いもできない。何かあったときに対応できるように話し合いを4月以降に実施したい。</p> <p>◆事業者に維持して欲しいところ、市が維持するところという分担が必要。活性化再生法上、市町村が主体となって維持することになっている。法の趣旨にのっとって対応いただきたい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>郡上市地域公共交通会議 (ライター・計画策定)</p>		<p>◆和良や美並の巡回バスはやるべきだったのか。巡回バスというやり方にメスが入るべきだと思うが、網計画でもやるのか。 →地域では運行形態を変える、デマンドにしてほしいという声があり、運行形態への見直しは出てくると思う。</p> <p>◆フィーダー系路線の評価に和良線、明宝線が入っているが、図面上は幹線になっているなど表現に統一がない。高校生が通学に使えるものとして朝夕走るものなのか、そうでないものなのか、という区分でいいのではないか。 →誤解を招く表現であった。</p> <p>◆目指す姿と評価指標が対応しておらず、どのような公共交通サービスを提供しなければならないという視点が抜け落ちているのではないか。全体として何をするか、それにぶら下がる各地区の計画があるという形ではないか。</p> <p>◆生活交通は基礎的に抑え、さらに観光に活用できるかということを実行計画として整理すべきではないか。</p> <p>◆鉄道バスの連絡共通定期は全国に例がなくPRすべき。鉄道・高速バスから巡回バスまで郡上市がマネジメントしていて、観光も生活交通もできるということをアピールすべき。 →地域ごとに優先順位も違うので、どう表現すべきか悩んでいる。</p> <p>◆実際の利用状況や、住民や利用者がどう思っているかというのが担当者のよりどころなので、データをきちんと持って進めてほしい。</p>	<p>◆達成状況の評価について、バス利用者数は観光も含んでプラスだが、長良川鉄道は維持というのはなぜか。 →沿線高校生数は減っているが、観光列車や定期外、通勤利用を維持するという中で最低限の数値として設定した。</p> <p>◆八幡 IC～下呂のデマンドバスについてよかった、わかったと定性的に書かれているが、何がよくて悪かったのかももう少し教えてほしい。 →当初タクシー会社と交渉していたが、タクシー会社の撤退で急遽バス会社に切り替えるなどの対応があり、周知期間が短かく利用が少なくなった。生活路線としてのニーズもあったが、観光が主目的で対応できないダイヤであった。来年度、改善して実施を予定している。</p>	<p>◆本省様式でCがついているものについて、今後の対応の内容で改善されるか疑問。1便当たり2人以上の乗車でなければ補助要件を満たさないので留意されたい。 →スクールバスからの乗せ換えや地域主体へのバス運営への転換も考えている。</p> <p>◆長良川鉄道と郡上八幡白鳥線のバスといった重複した路線を含め、今後全ての路線網を維持できるか検討いただきたい。 →持続可能性についてはその通りであるが、政治的判断もある。</p> <p>◆網形成計画の目標値は全体の利用者数となっており、これでは個別の系統の改善が困難なので、各路線の数値の積み上げという形にしていきたい。 →目標値は路線ごとに積み上げてシミュレーションしているが、公表はしていない。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
白川・東白川地域公共交通活性化協議会 (計画策定)	<ul style="list-style-type: none"> ◆地域の皆さんと懇談会を40回以上やってきたわけだが、次のステップとしてもう一度、皆さんとの振り返りをして、次はどのようなのを網形成計画にまとめてもらえるといいのではないか。 ◆高校生の問題は大きいが、地域の高齢者の足をどうするのかというあたりはもう少し皆さんで考え直してはどうか。 <p>→ (B) 高齢者は病院バスが走っていて、買い物にも使えるが、高校生はそれがない。よって高校通学対応が最優先であり、高齢者対応の優先度は低い。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆バスのない地区があったが対応した結果、利用が意外に出ていい流れになりつつある。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆高校生の通学について無関心な親がいるということだが、そこへのアプローチは？ →通学支援バスを走らせるにあたり、保護者にアンケートや懇談会を行っているが出てこない保護者がいる。使ってもらわないと維持が困難ということ伝える難しさを感じている。 ◆無関心の保護者は自分で送迎するからいいということだと思う。親が病気をしたりして送迎できない時でも使えるというアピールをして、関心を持ってもらうことが重要である。 	

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
美濃加茂市 (美濃加茂市地域公共交通活性化協議会) (計画推進)	<ul style="list-style-type: none"> ◆八百津町とは連携しているように見えるが、他の市町とはどうか? →富加町に乗り入れをしたことがある。また、定住自立圏の担当者会議などでは情報交換している ◆いろいろやっているのだろうが、うまく伝わっていない。高校通学については、高校でのPRはしているのか →バスの案内と時刻表を配布している 	<ul style="list-style-type: none"> ◆八百津線は本数が激減している。補助落ちして、1~2年後にはなくなりそうな状況だが、あいあいバスは八百津線から客を取る設定となっている。維持しようとするのであれば、運賃を下げ補助するというようなことは必要ではないか。 ◆古井駅可児川線は地域間幹線になりうる路線かもしれないが、美濃加茂市にとって地域間幹線がどこに必要かが見えない。定住自立圏に取り組んでいても、周辺から中心たる美濃加茂市にアクセスできないところが出てくる。せつかく網形成計画を作ったのに周辺市町が考慮されていない →H25には定住自立圏単位で網形成計画を作ろうという話もあったが、温度差もありできなかったの、単独で先行して作った。今後計画には記載がないが連携した取り組みをしたい。 →古井駅可児川線については、名鉄につなげてほしいという要望が多いのでチャレンジしている。 ◆定住自立圏での取り組みとして、例えば白川町との関係を考えると、JRで美濃太田に行くと、そこからどう動くかということまで考えてほしい。 ◆高校生は自転車を使って自主防衛しているが、それが続くと、今後も美濃加茂市に高校生が来てくれなくなるかもしれないということを認識して欲しい。美濃加茂市の高校生は自転車通学でバス利用は考えにくい。市外からの通学者については情報提供が不十分。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆目標は利用者数だけでなく、費用対効果や収支率なども考えたほうがいい。 ◆ソフト施策で時刻表や路線図を作って配布したのでA評価としているが、効果があったことを検証できているのか。いいものを作ったという自負はあるかもしれないが、市民目線では改善の余地もあるかもしれないので、きちんと主観的ではない評価をしてほしい。 →車内に意見箱を設置する取り組みをしているが、今後詳細な把握に努めたい。 ◆他の自治体にも言えることだが、費用や労力をたくさんかければ、それなりに効果はあるだろう。また、もっとお金をかけて便数も増やせば利用者も増えるだろう。しかし、お金をかければ効果が出るというのはきりがなく、財政のひっ迫した地域には参考にならない。ソフト施策でもどれだけのお金をかけてどれだけ増えたかという費用対効果を測らないと、他の市町村の参考にもならないので、検証していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆八百津線の対策がされるということだが、岐阜県が協議会を欠席した上、市町に情報提供をしていないのか。同様の指摘は昨年度も行っている。 ◆古井駅可児川線の輸送量15は運賃ベースで確保されなければ、補助落ちしてしまう。低廉な運賃を設定しているが、制度を理解した上でのことか。また、古井駅可児川線で実際に可児市に越境する流動があるかないかは今後、県のバス対協で議論いただきたい。

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
瑞浪市地域公共交通会議 (フィーダー)	<p>◆地域運行のデマンドを廃止して新たにデマンド交通を導入するというのは地元からこういう話が出たのか？ →地元から話が出た。廃止したデマンドは1日1便だったのを増便しているので評価してもらっている。</p> <p>◆4便の利用目標が16人というのは1便当たり4人乗れということだが、コミバスは便あたりどのくらい乗っているのか？ →把握していない</p> <p>◆数字の設定根拠や地元の人とどういった協議をしたのかわからない。公共交通会議で報告したことではなく地元の要望で改編し結果が出て地元で提示して喜んでくれたというのが重要ではないか。</p>	<p>◆初の事業評価とあるが、本当に初か？これまでやったことはないのか。 →連携計画の事業評価については毎年やっている。フィーダー計画についての初の事業評価という意味。</p> <p>◆日頃やっている評価を見せて欲しいというのがこの委員会の趣旨。</p> <p>◆瑞浪＝駄知＝多治見線の話が出たが、競合する山田線が設定されているのはどう認識しているか。 →瑞浪高校への通学に重要だと思っている。瑞浪＝駄知＝多治見線についても利用者が減らないように事業者とも相談しなければと考えている。</p> <p>◆駄知から瑞浪に出て多治見の高校に通う学生が昔はいたが、今は皆無かもしれない。駄知は人口もそれなりにいるが、山田地区の状況も含めてどうやって維持できるかを考えてほしい。</p> <p>◆フィーダー補助に該当しない路線についても検討して欲しい。瑞浪市として何を保証したいかが見えず、瑞浪北中のスクールバス対応のように場当たり的に見える。 →おっしゃる通り。もう少し長い目で見て考えないといけないと思う。</p> <p>◆デマンドについては拡大する予定か？ →広げることは考えていない。</p> <p>◆萩原、陶は転換点ではないか。</p>	<p>◆利用者数と満足度だけで評価して良いのか？</p> <p>◆コミバス利用が減っていることについての考察なしに、制度の周知を行い利用者の増加を図るべきとしているが、まずはしっかり利用者減少の要因分析が必要ではないか。 →児童数の減少が要因だと認識している。</p> <p>◆ソフト施策の実績として効果をどう把握するかが抜けている。少ないサンプルやできる範囲でもいいので、しっかり効果を把握して改善につなげてほしい。 →実績しか書いていないため、効果の検証をしたい。アンケートの実施予定があるため、把握できる項目を検討したい。</p>	<p>◆アピールポイントで免許返納補助を開始したとあるが、何枚制度が利用されて、どれだけ効果があったのかがアピールであって、実際の効果をアピールしてほしい。 →H30.1からの制度で現在6件。</p> <p>◆瑞浪駅アクセスに比べ、明智や駄知からのアクセスが軽視されている印象。駄知線は補助基準ギリギリである。ネットワーク上の必要性について検討していただきたい。 →駄知、明智からのアクセスについても検討したい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>中津川市地域公共交通会議 (リーダー)</p>	<p>◆計画のイメージだけでなく、総合連携計画をどう評価して、それを網形成計画に反映するというプロセスが必要ではないか。</p>	<p>◆各地域のバスでは、定量的でなくても良いので地域で目標を決めてもらったらどうか？</p> <p>◆中津川は、地域路線は地域路線としてあり、北恵那交通の路線は幹線としてあるということなので、幹線の利用をどう増やすかをやらなければならない。何かアピールすることはあるか？</p> <p>→北恵那交通のバスがなくなると中津川市は終わると思っている。高校生の通学を確保し、家族で住み続けられるためにバスが必要と言うことで網計画を作っている。</p> <p>◆運賃のことは考えないといけないだろう。馬籠は当然だが、付知も観光も考えないといけない。馬籠・妻籠の移動については何かやっているか。4往復しかないので、活性化できるといい。</p> <p>◆リニア新幹線の駅に行く、東鉄バス中津川線についてはどう考えているか</p> <p>→JRと並走しているの、途中で用事がないとJRを使われるかと思うが、沿線には恵那の高校に通う子もいるので、残せれば残していきたいと思うが、具体的取り組みはない。</p> <p>◆高校も沿線にあり環境としては悪くないと考えているが補助落ちした。計画の中でも軽視するべきではないのでは。</p> <p>→北恵那交通の路線が最も多いのでそういう表現だが、今後、タクシーの活用なども含めて考えたい。</p>	<p>◆山口は28%減少、阿木と蛭川は27年度から激減しているが、どのように考えているか。</p> <p>→山口は集落が数件というところで運行していて、利用者が亡くなられた等の理由により減少している。蛭川・阿木でH27から減少したのは、有償化した結果である。蛭川は今年度、増加に転じた。区長を中心に自治会から各家庭に話を下ろして、時刻の見直しなどを行った結果である。阿木も有償化で減少した。明知鉄道もあるので、ダイヤの接続も考えながら都度見直しを行っている。</p>	<p>◆個別地区の評価ができない指標となっているので、網形成計画ではどう対応するのか。</p> <p>→網計画では、各路線の利用人数を見て、その積み上げで全体の利用者数を把握する。</p> <p>◆目標が悪いのかもしれないが、目標を達成していない系統についての考察がない。</p> <p>→単純に利用者が減っている。利用している免許がない人や体の自由が利かない人が施設に入ったりして減っている。一方で新たな高齢者は免許を持っているので新規利用につながっていかないという状況。</p> <p>◆新たな網計画ではどういう目標設定をするか？</p> <p>→民間路線も含めて現在のネットワークを残すということを基本に考えている。コミバスについては各地区内での運行を軸に状況に応じて改編していく。目標値は住民一人当たりの利用回数を設定する。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
岐阜交通圏	<p>◆市町は幹線の話を確認しているか？ → (岐阜市) 茜部三田洞線については、免許センターの移転について把握していたため、再編実施計画の中で三田洞線と再編に取り組んでいる。今後は県とも相談していきたい。</p>	<p>◆地域間幹線に関する補助制度は危機的なので、注意しなければならない。具体的には、コミバス幹線として挙げられている路線についても、幹線だといえるようなデータを整えるなどの準備が必要ということ。少なくとも、お金がもらえるのでこういう路線を設定するというのはやめるべき。</p> <p>◆今後の改善点の記載内容に中身がない。岐北線や板取線は独自の努力があるので書くべきことがあるはず。</p> <p>◆12 茜部三田洞線については、免許センターの移転はわかっていたことなのに、目標をそのままとして路線評価が C というのはおかしい。目標設定が C ではないか？</p> <p>◆14・15・16 は県病院経由でいいのか？ → (岐阜市) 間違っています。</p>		<p>◆コミバス幹線がかなり存在している。中でも 373 バスは各務原のイオンモールに入っているため要件を満たしているにすぎず、また、みずほバスに幹線性があるとも思えない。各務原市の川島線も運賃が安いので収支率が悪い。この辺り、県のバス対協としてなぜ幹線として認めたのか。</p> <p>→ (岐阜県) コミバスではあるが、旧市町村をまたがっているので要件を満たしているため幹線という認識。みずほバスについては、旧市町間の幹線的な役割と考えている。通常のコミバスと何が違うかというはあるが、コミバスと幹線両者の性質を持つと考えている。</p> <p>◆みずほバスについては、本省の自動車局で幹線として認定するかを問題視されている。越境して使っているということを県のバス対協が示すもしくは、県が市町にきちんと出してもらわないと困る。市町村にとってコミバス幹線が補助から外れると財政負担が重い。重要な問題だと認識して、本当に幹線なのかということ県として問いかけていただきたい。</p> <p>→ (岐阜県) 県としては、幹線でもフィーダーでも県として基準を設けて補助をしている。</p> <p>◆本当に市町村とこの書類を作ったか？再編実施計画の対象路線も記載がない。県のバス対協の在り方としてこれでよいのか？将来的な危機的状況について県も市町村も認識したうえで、バス対協の在り方を考えてほしい。少なくとも茜部三田洞線は、再編実施計画の対象路線であるということだけでなく、密度カットなどの特例適応ということについて記載していただきたい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
大垣・海津・揖斐川交通圏		<p>◆なぜ名阪近鉄バスの評価がすべて B かというのと、定期券率の目標が 38.0 なのに対して、すべて 37.9 だからだが、なぜ、すべて 37.9 なのか → (岐阜県) 事業者の出し方がこうなっているため。</p> <p>◆この定期券率の数字を見ると、輸送量も信用できない。系統別の定期券率がわからないのに、輸送量は出せないはず。事業者は改善してもらわないといけない。これでは路線の改善検討はできない。この程度のデータが出てこない事業者に補助を出す意味があるのか。</p> <p>◆輸之内線は目標を達成しているが、収支率は落ちている。目標値自体の是非の議論はあるが、前年比で増えたか減ったかも大切。目標を達成したかだけでなく、増えた・減ったの理由を考察すべき。</p> <p>◆定期利用率は目標として適切か。定期でなくても利用が増えればいいのではないか？ →定期券は 1 人増えると事業者にとって年間の運送収入の増加が大きい。大垣大野線は収入・利用者数ともに増えているが、大野町の補助があつて増えているということもある。</p> <p>◆定期利用率ではなく、定期利用者数であるべきではないか。定期は割引があるので、収入は目減りする。定期発行枚数はすぐに出せるのではないか。率にするから名阪近鉄が出せないのではないか。</p>	<p>◆数値だけで状況がいいから OK ではなく、理由等分析という項目があるのだから、評価がいいものはいいとしてなぜよかったのかという考察を書くべきである。</p>	<p>◆成績が悪い系統はないが、今後の改善事項と同じであり、路線の特性に合った取り組みの有無がわからない。</p> <p>◆大垣市を中心とする名阪近鉄バスのネットワークというのは変わらないが、養老線も含めたネットワークを検討いただきたいので、県のバス対協で議論してほしい。</p> <p>◆36、40 だけ、運転手の待遇改善、燃料費の記載がないが、なぜか？ 理由として存在することは書いておくべきではないか。 → (岐阜県) 収支率の目標を達成していないものだけ当該記載を行ったため。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
高山交通圏				<p>◆神岡猪谷線、湯屋線、加子母線など、沿線人口が少なく、補助落ちしそうな幹線が多い。輸送量 15.3 といった数字の持つ意味を市町村が理解できるように岐阜県が説明しているのか疑問で危機的な状況。</p> <p>◆加子母線はほとんどが下呂市内の路線であり、下呂市がどうするのかを考えていただきたい。積極的に岐阜県から下呂市に検討を下ろしていくべきである。</p>
美濃加茂・関・郡上・白川交通圏	<p>◆前回の第三者委員会でも隣接市町と連携してほしいという指摘をしているので、今後ぜひ気を付けてほしい。</p>	<p>◆八百津線は平日 15:50 が八百津高校最終であり、クラブ活動に使えないダイヤ。運賃についても、並行するコミバスが均一制なのでどちらに乗るのかは明らか。こういうことを考えて計画を作るべきである。ダイヤも知らずに計画を作るというのは、不要だと考えているということになる。それでいいのか沿線市町は考えていただきたい。</p>		<p>◆八百津線が典型だが、都市部ではなく、各市町村に余裕がないところなので、こういうところこそ、維持すべき幹線、そうでないものについて圏域で議論いただけるように県が主体的に関わって、市町村に話し合いや提案をしていただきたい。</p> <p>→ (岐阜県) 情報提供はしているし、今後もする。国の補助対象から落ちたとしても県単補助もあるので、各市町に伝えているが、周知不足もあるので引き続き情報提供していく。</p>
多治見・恵那交通圏		<p>◆曾木線の例にあるように、補助路線から落ちたことが市町村に知られていなかったり、廃止が直前に分かることがある。この県域では、中津川線、緑が丘線、八百津線などが補助落ちしており、2~3 年後には曾木線と同じ結果になることも予想される。これでいいのかということを問題提起しておきたい。補助落ちする前から残せるかどうかを議論しておいてほしい。これは県だけでなく、市町村も議論しておかなければならないことであり、市町村に対して補助落ちした路線についての情報提供をしてほしい。</p>		<p>◆笠原線、駄知線等は地域間幹線として維持されているが、多治見市内の利用によって地域間幹線となるように事業者が調整をしているように見えるが、事業者のやり方によっては簡単に補助対象から外すことができる。それは認識しているか。またこのことは、岐阜県から多治見市に伝えてほしい。</p> <p>→ (岐阜県) 今年度独自で調査している。</p>